



Datum  
2018-07-06  
Vår referens  
Mikael Kylsäter  
Strateg  
mikael.kylsater@malmo.se

## Tjänsteskrivelse

### Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm STK-2018-96

#### Sammanfattning

I Malmö stads budget för 2015 gavs stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden, miljönämnden och Parkering Malmö i uppdrag att tillsammans göra en genomgripande översyn av kommunens samlade parkeringspolitik. Nämnderna och Parkering Malmö har genomfört uppdraget och presenterar nu ett förslag till Policy och norm för mobilitet i Malmö. Kommunfullmäktige har att ta ställning till om förslaget ska antas.

#### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. Kommunfullmäktige antar förslaget till ”Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö”.
2. Kommunfullmäktige ger stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att besluta om riktlinjer för anordnande av parkering och mobilitet i plan- och bygglovsskedet, enligt vad som benämns i förslag till ”Policy och norm för mobilitet och parkering” som ”Mobilitet för Malmö”.
3. Kommunfullmäktige ger ansvariga nämnder och bolagsstyrelser i uppdrag att vidare utreda de föreslagna strategier som omnämns i förslag till ”Policy och norm för mobilitet och parkering”.

#### Beslutsunderlag

- Uppdrag
- Remissammanställning
- Policy och norm för mobilitet och parkering antagandehandling
- Tjänsteskrivelse från stadsbyggnadsnämnden
- Reservation (SD) från Stadsbyggnadsnämnden
- Reservation (L+M) från stadsbyggnadsnämnden
- Stadsbyggnadsnämndens beslut 2018-06-07 § 205
- Tjänsteskrivelse från miljönämnden
- Särskilt yttrande (L)
- Reservation (SD)
- Miljönämnden beslut 180614 med Reservation (SD) samt Särskilt yttrande (L)
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 180806 Översyn av parkeringsstrategier samt ny parkeringspolicy och -norm

- Tjänsteskrivelse från tekniska nämnden
- Reservation (M+L) från tekniska nämnden
- Reservation (SD) från tekniska nämnden
- Tekniska nämnden beslut 180618 §176
- Beslut Parkering Malmö
- Tjänsteskrivelse från Parkering Malmö
- Rättelseblad för policy och norm för mobilitet och parkering från gatukontoret och stadsbyggnadskontoret
- Förslag till beslut KSAU 180806 §454

### **Beslutsplanering**

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-01-29

KS Fördelningsmöte 2018-02-05

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2018-08-06

Kommunstyrelsen 2018-08-15

Kommunfullmäktige 2018-08-30

### **Beslutet skickas till**

Miljönämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Parkering Malmö

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

I Malmö stads budget för 2015 gavs stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden, miljönämnden och Parkering Malmö i uppdrag att tillsammans göra en genomgripande översyn av kommunens samlade parkeringspolitik. En projektgrupp med deltagare från nämnda förvaltningar och Parkering Malmö har genomfört uppdraget och utarbetat ett förslag till ny policy och norm. Den 29 januari 2018 beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att ett förslag till ny parkeringspolicy och -norm skulle remissbehandlas. Svarstiden varade till den 31 mars 2018. Efter det har projektgruppen gjort en remissammanställning och omarbetat förslaget utifrån inkomna synpunkter.

Miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och styrelsen för Parkering Malmö tillstyrkte förslaget till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö vid sina sammanträden i juni 2018. Nu har kommunfullmäktige att ta ställning till om förslaget ska antas.

### **Förslag till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö**

Syftet med denna policy och norm är att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen, och att bidra till att ordna trafiken på allmän plats.

Dessutom ska policyn bidra till följande övergripande målsättningar gällande mobilitet och stadsmiljö i Malmö:

- *Förändrad färdmedelsfördelning:* Trafik- och mobilitetsplanen har tydliga mål om att förändra färdmedelsfördelningen så att färre åker bil och fler går, cyklar eller åker

kollektivt.

- *Lägre byggkostnader:* Att byggkostnader hålls nere skapar bättre förutsättningar för näringslivet i staden och kan stimulera bostadsbyggandet. Möjligheten att bygga billigare bostäder kan dessutom ge positiva konsekvenser för den sociala hållbarheten i staden.
- *Bättre förutsättningar för näringslivet:* Om en högre andel går, cyklar eller åker kollektivt till sitt arbete innebär det att stadens ytor kan användas på ett mer effektivt sätt, vilket möjliggör för arbetsgivare att etablera sig i mer attraktiva lägen.
- *Effektivare markanvändning:* Stadens ytor, och även dess gatumark, behöver användas effektivare då fler funktioner ska rymmas på samma yta; till exempel cykelbanor, kollektivtrafikkörfält, uteliv, grönska och dagvattenhantering.

Förslaget till ny policy och norm utgår ifrån följande övergripande inriktningar:

- Gaturummen behövs till fler användningsområden.
- Parkörerna ska bära kostnaderna.
- Reglering och prissättning som stödjer stadens ambitioner.
- Parkeringslösningarna ska stödja de förändringar som trafiksystemet står inför.

Dokumentet består av fyra delar. *Policydelen* beskriver generella inriktningar och resonemang, hur processen ser ut vid planläggning och bygglov samt för när kommunen i olika roller anordnar parkering. *Normdelen* anger parkeringstalen för olika fall och hur behovet av parkering beräknas för olika byggprojekt i staden. Parkeringsnormerna är flexibla. Det innebär att, istället för att ange ett exakt antal parkeringsplatser som ska ordnas, anger kommunen ett spann inom vilket parkeringstalet för projekten kan variera beroende på dels det geografiska läget och dels nivån på så kallade mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren svarar för. Sedan beskrivs *fortsatta strategier* med åtgärder som kommer att behövas framåt i tiden för att nå full effekt av policyn. Den avslutade delen beskriver *konsekvenser* av genomförandet av policyn.

### **Förändringar jämfört med nuvarande parkeringspolicy och -norm**

Malmös nuvarande parkeringspolicy och -norm antogs i september 2010. Förslaget till ny policy och norm innebär förändringar inom framför allt följande områden:

- Ny zonindelning.
- Mer flexibel norm – även för verksamheter.
- Mobilitetsåtgärder blir standard.
- Parkeringstal per 1000 m<sup>2</sup> ljus BTA.
- Ökad ambition för cyklar, t.ex. platskrävande cyklar.
- Mobilitets- och parkeringsutredning redan i detaljplan.
- Styr tydligare till parkeringshus i detaljplan.
- Möjlighet att nyttja överkapacitet vid förtätning.
- Mobilitetsköp i vissa fall.
- Policy för parkering och angöring på allmän plats.

### **Remissinstansernas synpunkter**

Förslag till ny parkeringspolicy och -norm var på remiss under februari och mars 2018. Ett flertal av remissinstanserna välkomnar översynen och stödjer förslagens övergripande inriktning. Givet befolkningsökningen i Malmö, ambitionen om att bygga staden tät och funktionsblandad, förändrade resvanor och teknikutvecklingen ser flera remissinstanser ett behov av att uppdatera stadens parkeringspolitik. Region Skåne uttrycker uppskattning över att man i förslaget tar ett

helhetsgrepp om parkeringsfrågorna och sätter dem i ett bredare mobilitetsperspektiv. Ett stort antal remissinstanser är även positiva till den flexibla p-normen och möjligheten att påverka p-talet genom mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp.

Remissinstanserna har dock även inkommit med kritiska synpunkter och förbättringsförslag. En oro som framförs av flera remissinstanser är att en oprecis zonindelning och osäkerhet kring hur olika mobilitetsåtgärder kommer att påverka p-talet riskerar att göra tillämpningen av policyn godtycklig. Här önskar man sig tydligare riktlinjer. Projektgruppen svarar att dessa detaljer kommer att fastställas i skriften ”Mobilitet för Malmö”.

Flera remissinstanser anser att Hyllie bör tillhöra zon 1 på grund av tillgången på god kollektivtrafik och övrig service. Projektorganisationen delar bilden av att Hyllie har god tillgång på kollektivtrafik, men att området i övrigt inte har riktigt samma serviceutbud som områdena kring Malmö C och Triangeln som tillhör zon 1.

Flera remissinstanser uttrycker kritik över kraven gällande att förbereda parkeringsplatser för laddning av elbilar eftersom det är fördyrande, att efterfrågan på laddplatser idag är osäker och att det innebär kommunala särkrav som går utöver Boverkets krav. Projektgruppen har reviderat riktlinjerna gällande laddinfrastruktur i det slutgiltiga förslaget till ny policy.

Förskolenämnden framför en rad kritiska synpunkter på förslaget. Bland annat uttrycker man en farhåga att mobilitetsköp medför att medel avsatta för förskoleverksamhet kommer att användas till att finansiera P-Malmös verksamhet, man ställer sig frågande till hur parkeringsbehovet har räknats fram samt förslagets tolkning av likabehandlingsprincipen och förståelsen för vilka ekonomiska konsekvenser förslaget innebär för kommunen samt dess skattefinansierade verksamheter. Även grundskolenämnden ställer sig frågande kring de ekonomiska konsekvenserna för deras verksamhet samt ansvarsfördelningen mellan fastighetsägare och verksamhetsutövare. Projektgruppen besvarar dessa synpunkter med att kostnaden för parkering bör, så långt det är möjligt, skiljas ut och täckas via parkeringsavgifter, istället för att belasta verksamheten med kostnaden. Kostnaden behöver på så sätt inte drabba den pedagogiska verksamheten. Hur detta i praktiken ska göras är knappast avgjort, utan det kommer att krävas fortsatt samverkan mellan nämnder och bolag för att utveckla dessa modeller, dock går det inte att hantera kostnader för mobilitetsköpet på samma sätt.

Från politiskt håll framförs skarp kritik mot förslaget. Moderaterna, liberalerna och sverigedemokraterna har genom reservationer och särskilda yttranden i flera av stadens nämnder framfört sina synpunkter på förslaget. Sverigedemokraterna har även inkommit med ett särskilt remissvar. Dessa partier anser i korthet att förslaget leder till att för få parkeringsplatser tillskapas vilket i sin tur kommer att försvåra vardagslivet för de malmöbor som är beroende av bilen. Partierna säger sig vilja stödja kollektivtrafik och cykel, men inte på bekostnad av att bilarna trängs undan. Moderaterna och liberalerna framför i sin reservation i stadsbyggnadsnämnden att förslaget även innehåller en del otydligheter som riskerar att leda till en oförutsägbar tillämpning. Även centerpartiet i Malmö har inkommit med ett remissvar. Centerpartiet är överlag positiv till förslaget, men anser bland annat att det är för partipolitiskt färgat och att en restriktivare parkeringspolitik i innerstaden bör kompletteras med bättre möjligheter att byta från bil till kollektivtrafik för den som bor utanför Malmös stadsbussområde.

#### **Stadskontorets bedömning**

Förslaget till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö är ett tydligt och

lättöverskådligt styrdokument. Dokumentet innehåller egentligen tre olika typer av styrdokument, policy, norm och strategi, som fyller olika syften. Det är en fördel att samla Malmö stads parkeringspolitik i ett och samma styrdokument, samtidigt som läsaren måste vara införstådd med vad respektive del fyller för funktion.

Det är positivt att dokumentet sätter parkeringsfrågorna i ett bredare perspektiv och visar hur de hänger samman med mobilitet, stadsmiljö, hälsa och klimat. Parkeringspolitiken är ett av stadens viktigaste styrinstrument inom dessa områden och det är därför angeläget att använda det på ett sådant sätt så att det bidrar till att uppnå andra övergripande målsättningar och inte endast för att lösa parkeringsbehoven i staden.

Mobilitetsköp presenteras som ett nytt alternativ för att lösa bilparkeringsbehoven vid en given fastighet. Om parkeringsefterfrågan inte kan lösas genom parkeringsköp, parkeringsavtal eller egen parkering inom fastigheten föreslås mobilitetsköp utgöra ett alternativ i vissa unika fall. Mobilitetsköp innebär att fastighetsägaren avtalar med Malmö stad om att avsätta medel för varje bilplats som inte kan tillhandahållas. Summan för varje bilplats som ersätts ska motsvara avgiften vid parkeringsköp i gemensam anläggning. Det är viktigt att komma ihåg att mobilitetsköp endast föreslås vara ett alternativ när parkeringsbehovet inte kan lösas på andra sätt och endast för att lösa en mindre del av det totala bilparkeringsbehovet för den aktuella fastigheten. Enligt förslaget ansvarar Malmö stad för att de medel som kommer in via mobilitetsköp nyttjas till åtgärder som långsiktigt förbättrar den hållbara mobiliteten i Malmö stad och därigenom minskar bilparkeringsbehovet på den aktuella fastigheten. Vilka fysiska åtgärder som är lämpliga att innefattas av mobilitetsköp kommer att förändras och utvecklas över tid, men kommer att riktas mot de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Åtgärderna ska kunna kopplas till den aktuella fastighetens mobilitetsbehov och tydligt avgränsas från ordinarie skattefinansierade åtgärder. I strategidelen av dokumentet anges att tekniska nämnden får i uppdrag att utvärdera och vid behov ompröva mobilitetsköpets omfattning.

Givet ambitionerna i översiktsplanen om att Malmö ska vara en nära, tät, grön och funktionsblandad stad blir användningen av våra gemensamma ytor en ytterst viktig fråga och i det perspektivet är mobilitetsköpen ett intressant alternativ på hur bilparkeringsbehoven i vissa fall kan lösas. I förslaget anges det dock inte i detalj hur mekanismen är tänkt att fungera, exempelvis gällande hur pengarna ska administreras och användas. Därför är det av yttersta vikt att mobilitetsköpen utvärderas och vid behov revideras, vilket anges i strategidelen, så att detta blir ett rättssäkert och ändamålsenligt verktyg.

I förslaget anges att mer detaljerade riktlinjer gällande bland annat mobilitetsåtgärder och mobilitetsköp kommer att fastställas i skriften Mobilitet för Malmö. Det är av största vikt att dessa riktlinjer blir tydliga och transparanta så att policy och norm kan implementeras på ett rättssäkert sätt. Som flera remissinstanser påpekar är det svårt att fullt ut bedöma konsekvenserna av förslaget utan att ta del av de riktlinjer som kommer att fastställas i Mobilitet för Malmö.

I den avslutande delen av dokumentet beskrivs de konsekvenser som ett genomförande av strategin förväntas få. Det är positivt att beskrivningar av och resonemang kring konsekvenser tydliggörs på ett samlat sätt i dokumentet. Om möjligt hade det varit önskvärt att utveckla beskrivningen av vilka ekonomiska konsekvenser förslaget får för staden; både i sin roll som fastighetsägare, hyresgäst och verksamhetsutövare.

Stadskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anta förslaget till Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö.

**Ansvariga**

Ola Yndeheim Enhetschef

Eva Marie Tancred Utvecklingssekreterare

Andreas Norbrant Stadsdirektör